CENTRE DE RECHERCHE
SUR LES TRANSPORTS
(C.R.T.)
CENTRE FOR RESEARCH
ON TRANSPORTATION

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES
ÉCOLE POLYTECHNIQUE

CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS
UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
C.P. 6128, SUCCURSALE A,
MONTRÉAL
CANADA H3C 3J7

TÉLÉPHONE: (514) 343-7575
TÉLEX: (21) 05-561325
EMAIL: crt@crt.umontreal.ca
TÉLÉCOPIEUR (FAX): (514) 343-7121

91-06709/

CRT-795

L'émergence du transport informel dans l'espace économique de Shanghai

par

Luc Perrier
Claude Comtois

Département de géographie, Centre d'études de l'Asie de l'Est, et Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal, C.P. 6128, succursale A, Montréal, Canada H3C 3J7.

Cette recherche a été rendue possible grâce à une subvention du Fonds F.C.A.R.

Centre de recherche sur les transports — Publication #795

Août 1991

Dépôt légal – 3ème trimestre 1991

RÉSUMÉ

L'impact du secteur du transport informel sur le transport moderne demeure peu défini. Par ailleurs, il est difficile de vérifier dans quelle mesure, le taux de croissance du transport informel, répond à certaines lacunes issues du secteur formel des transports. Cet article vérifie l'hypothèse selon laquelle l'émergence du secteur informel des transports découle de l'inadéquation dans l'offre et la demande du secteur moderne des transports. Cette analyse est effectuée dans le cadre d'une région d'étude bien définie soit celle du bas delta du Changjiang, Chine. Premièrement, nous déterminons ce qu'est le transport informel dans son ensemble. Deuxièmement, les multiples fonctions de ce secteur des transports sont ensuite reconnues. Troisièmement, nous analysons l'impact du transport informel tant sur le plan économique et géographique, que relationnel. Cette démarche permet de mieux distinguer les différences entre les secteurs formel et informel des transports. Enfin, certaines stratégies de développement touchant le secteur informel des transports, et agissant dans l'espace économique de Shanghai sont présentées.

Mots-Clés: Transport, secteur informel, Shanghai.

ABSTRACT

The impact of the informal transport sector on modern transportation is still not well defined. Besides, there are difficulties in verifying to what extent the growth in informal transportation fulfills the needs of the formal transport sector. This article attempts to verify the hypothesis according to which the emergence of the informal transport sector is an answer to the inadequacies in supply and demand in the modern sector of transportation. This analysis is undertaken within a well defined region, the lower Changjiang area, China. First, we will define the informal transport sector. Second, the multiple functions of this sector are then recognized. Third, we analyze the impact of the informal transport sector from an economic, geographic as well as relational dimension. This is undertaken with a view to better differentiate the formal and the informal transport sector. Finally, several development strategies concerning the informal transport sector and acting on the economic space of Shanghai are presented.

Key words: Transportation, informal sector, Shanghai.

L'ÉMERGENCE DU TRANSPORT INFORMEL DANS L'ESPACE ÉCONOMIQUE DE SHANGHAI

I. - LE PROBLEME

L'application du plan quinquennal chinois de 1987 et l'ouverture de la Chine au marché mondial ont entraîné des changements eu égard à l'aménagement des centres urbains chinois. En effet, les zones métropolitaines chinoises, qui développent leurs infrastructures urbaines et industrielles, sont aux prises, depuis le début des années 1980, avec un afflux d'immigrants à statut temporaire et une croissance démographique importante.

La proportion de la population urbaine par rapport à la population totale, gravitait autour de 21% en 1988. Or, face à la croissance socio-économique que connaissent actuellement nombre de zones métropolitaines chinoises, cette proportion ne cesse d'augmenter (Tang et Jenkins, 1990).

Les changements issus du mouvement des populations et du flux des marchandises sont liés à un accroissement du commerce et des échanges. De toute évidence, ces transformations entraînent une augmentation du flux routier et de la demande en transport qui ne peut être comblée. Cette situation affecte principalement le transport urbain des métropoles chinoises. Ainsi, les réseaux routiers des parties les plus anciennes de ces grandes villes ne peuvent plus suffire à la demande de transport malgré la croissance de l'utilisation des véhicules modernes et des modes traditionnels de transport urbain comme la bicyclette. Ceci est d'autant plus vrai à Shanghai où les voies routières ont souvent moins de 4 mètres de largeur (Kneebone, 1987; Pisarski and Pratt, 1987). En effet, bon nombre de grandes zones

métropolitaines chinoises comme Shanghai ont hérité d'un réseau de transport urbain développé voilà plusieurs décennies. Ce même réseau est désarticulé et n'a subi que peu de modification depuis lors. Il est donc mal adapté pour répondre à une demande accrue en transport auquel doit faire face la métropole. La vitesse routière de la plupart des zones urbaines chinoises est réduite, et ce depuis quelques années déjà. A titre d'exemple, la vitesse moyenne des bicyclettes, dans Shanghai est de 13,3 km/h, tandis que celle des autobus est de 16,5 km/h. Il en résulte ainsi un effet négatif sur la qualité des services du transport collectif qui tarde à combler les besoins de déplacements de la population qui doit recourir de plus en plus à la bicyclette pour assurer sa mobilité. En conséquence, les modes de transport moderne comme les autobus qui relèvent du transport collectif shanghaien, sont sans cesse affectés par d'importants embouteillages aux heures de pointes causés par la forte présence, sur ces mêmes voies routières, de modes traditionnels de transport, comme la bicyclette, et de modes de transport de type informel (Yang, 1985).

L'impact du secteur du transport informel sur le transport moderne demeure peu défini. Par ailleurs, il est difficile de vérifier dans quelle mesure, le taux de croissance du transport informel, répond à certaines lacunes issues du secteur formel des transports. Les pages qui suivent vérifierons l'hypothèse selon laquelle l'émergence du secteur informel des transports découle de l'inadéquation dans l'offre et la demande du secteur moderne des transports.

Par ailleurs, il importe de souligner l'impact du secteur informel des transports dans la vaste région du bas delta du Changjiang, car depuis la fin des années 1970, cette région demeure le fer de lance de la modernisation et

de l'ouverture de la Chine au marché mondial. La métropole de Shanghai est essentielle pour l'essor économique de la vaste région du bas delta du Changjiang. Cette métropole influence et intègre, dans son processus de développement, les provinces limitrophes de Jiangsu, Zhejiang et Anhui (Hodder, 1990). Par ailleurs, il importe de souligner que dès 1982, la métropole fut déclarée le centre administratif de cet espace économique par les autorités chinoises. Pour bien comprendre toute la problématique entourant l'émergence du secteur informel des transports dans l'espace économique de Shanghai et pour être au fait de son rôle par rapport à l'offre du secteur moderne des transports, il importe d'abord de déterminer ce qu'est le transport informel dans son ensemble. Ses multiples fonctions seront ensuite reconnues. Aussi, l'impact du transport informel tant sur le plan économique et géographique, que relationnel à l'égard de sa coexistence avec le secteur moderne des transports sera évalué. Enfin, certaines stratégies de développement touchant le secteur informel des transports, et agissant dans l'espace économique de Shanghai seront présentées.

II. - LE SECTEUR INFORMEL DES TRANSPORTS

Le traitement du secteur informel des transports chinois est un sujet relativement récent. De ce fait, les études préliminaires se rapportant à ce sujet sont peu nombreuses, puisque peu d'auteurs, outre Kneebone (1987) et Barwell (1977) ont étudié au cours des dernières années, le transport traditionnel et le transport informel en Chine. Les mauvaises classifications et les comparaisons de méthodes souvent incomparables sont, par ailleurs, responsables de la confusion auquel doivent faire face bon nombre de chercheurs concernant l'étude du secteur informel (Biedermann-Livieratou,

1987; Sethuraman, 1981). Aussi, une définition claire et précise de ce secteur économique fait défaut, car le contenu économique informel des transports peut prendre plusieurs sens. En outre, l'un des principaux aspects de cette sphère économique est de ne pratiquement jamais figurer dans la comptabilité nationale de la Chine. Dès lors, il devient difficile de déterminer là où le secteur formel des transports cesse ses opérations, et où le secteur informel des transports prend la relève dans l'espace économique de Shanghai. De ce fait, la classification des activités reliées au secteur informel des transports est variable d'une région ou d'un quartier à un autre (Bierdermann-Livieratou, 1987; Rimmer, 1986).

Le secteur informel des transports doit englober toutes les activités qui ne sont pas conformes aux règles énoncées par les responsables des entreprises d'État ou des politiques institutionnelles. Le secteur informel des transports présent dans l'espace économique de Shanghai, se caractérise par une participation aux rouages d'une économie parallèle, se reposant sur les ressources indigènes d'un quartier ou d'une ville. Le participant opère habituellement une petite entreprise privée de type familial, et fait une utilisation intensive de la main-d'oeuvre locale. Aussi, le participant au secteur informel des transports a recours à une technologie simple issue des traditions et utilise des matériaux locaux peu coûteux. Le secteur informel des transports se caractérise par une concentration des activités de services de transport de petite taille et à faible intensité capitalistique. Ce secteur est donc caractérisé par l'utilisation de véhicules non-motorisés et de véhicules traditionnels qui peuvent offrir des itinéraires plus souples, et ce à des heures et des fréquences variables (Darbéra et Nicot, 1986; Silcock, 1981).

Dés lors, le secteur informel des transports est défini comme un ensemble d'activités de transport à petite échelle, où l'investissement en capital est peu élevé, le salariat limité, mais où la vente de biens et de services reliés au secteur des transports opère une circulation monétaire importante.

Les modes de transport qui sont regroupés sous le secteur informel, s'identifient soit par le type de véhicules utilisés ou selon les moyens opérationnels qui le justifie. Toutefois, ces modes présentent tous certaines caractéristiques qui laissent croire à leur appartenance au secteur informel des transports (Darbéra et Nicot, 1986; Pendakur, 1984). Ce secteur des transports recouvre trois techniques de transport soit: le transport de passagers, de marchandises ou de passagers-marchandise.

En ce qui a trait au transport de passagers, cette classe de transport informel regroupe généralement, l'animal, la bicyclette, le cyclo-pousse, le triporteur, le tracteur à deux roues, le véhicule automobile à trois roues et la taxi non normalisé. En ce qui concerne les autres techniques de transport informel comprenant le transport de marchandises ou de passagers-marchandises, ceux-ci impliquent l'animal, le transport à dos d'hommes, la charrette à bras, le char à animaux (tiré par un ou plusieurs animaux), la péniche, ainsi que toute la gamme des véhicules de transport de passagers reconvertis parfois spécifiquement pour le transport de marchandises ou de passagers-marchandises.

En conséquence, tous ces moyens de transport sont considérés comme appartenant au secteur informel, puisque leurs apparitions respectives découlent d'une adaptation de l'économie devant permettre de répondre, le plus

rapidement possible, à une économie urbaine exacerbée par une demande de transport sans cesse grandissante. Dès lors, le secteur informel des transports se présente comme une catégorie découlant de l'inadéquation dans l'offre et la demande du secteur moderne des transports qui lui, opère des modes mécanisés qui sont la propriété de l'État.

Une analyse des caractéristiques régionales concernant le secteur informel des transports permet de mieux évaluer le déplacement des biens dans l'espace économique de Shanghai.

III. - CARACTÉRISTIQUES RÉGIONALES

L'un des principaux objectifs du gouvernement chinois est de développer des espaces économiques importants, afin de relancer l'économie chinoise, dont celui du bas delta du Changjiang, autour de Shangnai. Ceci permettrait à la municipalité de consolider son développement économique, notamment par l'expérience des modes de gestion occidentaux. Ainsi, en permettant l'introduction d'investissements étrangers notamment autour des régions côtières, la Chine tente actuellement de se moderniser par la transformation de son économie et par l'accroissement de ses échanges avec certains pays étrangers (Comtois, 1990).

De façon parallèle, l'importance des échanges et les nouvelles politiques chinoises de développement économique exercent une empreinte territorial qui créent des nouveaux mouvements dans le trafic des marchandises. Et l'un des facteurs essentiels au développement territorial et économique de la Chine, réside dans l'efficacité des équipements de transport (Comtois, 1990).

Dès lors, il devient essentiel d'analyser la performance du transport des marchandises par région, afin d'être en mesure de vérifier la présence du secteur informel de transport des marchandises dans l'espace économique de Shanghai.

Le bassin de Shanghai est l'une des régions du monde qui a connu un développement tardif de la mobilité routière. Le relief vaseux, son orientation maritime et les concessions territoriales ont agit comme frein à son développement. L'importance croissante de la route pour le mouvement des passagers et du fret a néanmoins obligé les autorités à adopter une politique de développement des routes. La tendance vers une augmentation dans le stock de véhicules reflète autant une croissance de la mobilité, une expansion des échanges terrestres, qu'un revenu à la hausse.

L'espace économique compris dans le bas delta du Changjiang, englobe les provinces de Shanghai, Jiangsu, Zhejiang et Anhui. Ces provinces ont toutes accès direct à la mer de Chine, à l'exception de la province de Anhui, qui est traversée d'ouest en est par le Changjiang au sud et le Huai He au nord.

La municipalité de Shanghai, qui est la moins étendue de ces quatre provinces, se présente comme le moteur économique de toute la région du bas delta du Changjiang. En effet, Shanghai est la principale ville de Chine par sa population et sa densité démographique. C'est également le principal port et le plus important centre commercial du pays. Aussi, retrouve-t-on autour de la municipalité, une forte concentration de réseaux de transport ferroviaire, routier et maritime.

En ce qui a trait aux provinces de Jiangsu et de Zhejiang, elles représentent avec 41 et 65 millions d'habitants respectivement, près de 10% de la population totale chinoise et pour près de 12 % de la production industrielle de la Chine (Statistical Yearbook of China, 1988).

La province de Anhui qui est, du point de vue socio-économique, la moins développée des provinces de la région supportait en 1988, une population estimée à près de 53 millions de personnes et contribuait pour environ 4 % de la production industrielle du pays (Statistical Yearbook of China, 1988).

A. Le réseau ferroviaire

L'analyse des réseaux de transport révèle que de grandes tendances émergent dans l'espace économique de Shanghai. En effet, des trois réseaux étudiés, le rail est celui qui présente la plus grande densité par rapport au transport de marchandises, et ce sur de longues distances qui varient entre 283,7 et 902,6 kilomètres en 1987 (tableau 1). En fait, le rail, joue un rôle fondamental dans l'espace économique de Shanghai, puisque c'est un compétiteur sur moyenne et longue distance. En effet, le réseau ferroviaire opère sur longue distance et rivalise avec le réseau maritime pour le trafic des marchandises. Le rail rivalise également avec le réseau routier pour le transport des passagers sur moyennes distances. Mais le rail demeure, avec le navire, le meilleur moyen de transport du vrac sur longues distances. Cette situation encourage, voir même nécessite un certain degré de standardisation qui l'exclu d'emblée du secteur informel des transports.

Mais, le transport ferroviaire montre le plus faible rapport tonne per capita de transport de marchandises dans l'espace économique shanghaien,

Tableau 1

La performance du réseau ferroviaire par province, 1981-1987

	Shanghai	Jiangsu	Zhejiang	Anhui
Densité des marchandises (10,000 tonnes-km/km)				
1981*	1311	2637	1459	1573
1983	1349	2902	1480	1717
1987	1557	3802	1590	2590
Distance moyenne parcourue (tonne-km/tonne)				
1981	266,7	565	811,2	588,4
1983	256,4	560,7	731,7	621,1
1987	283,7	639,5	717,8	902,6
Tonne per capita (tonne/population)				
1981	1,03	0,55	0,39	0,75
1983	1,07	0,60	0,42	0,84
1987	1,09	0,67	0,47	0,84

* Tonne-km (1981) sur km (1982)

Source: Statistical Yearbook of China, 1981, 1984, 1988.

exception faite de la province de Anhui. En effet, alors que les autres provinces connaissaient un taux de croissance de la densité des marchandises entre 9 % et 44 %, la province de Anhui a vu au cours de la période 1981-1987, la densité du trafic de marchandises sur rail croître de 64,65 %. Le tableau 1 révèle qu'au cours de la même période, la distance moyenne parcourue par le transport des marchandises est passée de 588,4 à 902,6 kilomètres. Ces chiffres suggèrent que le réseau ferroviaire a exercé une profonde pénétration au sein de la province de Anhui. Force est de constater que Anhui s'intégre de plus en plus à l'espace économique de Shanghai. Ces transformations liées à la modernisation de l'économie chinoise font partie d'un processus de rationalisation et de spécialisation du trafic ferroviaire présentement en cours dans la région. Le rail tend de plus en plus à se concentrer sur le transport de biens issus de l'industrie lourde, de même que sur le trafic de conteneurs. Cette tendance, qui s'exprime dans les chiffres, suggère un déplacement de certaines marchandises du réseau ferroviaire vers les réseaux maritime et routier shanghaien.

B. Le réseau maritime

Le réseau du transport maritime de l'espace économique de Shanghai offre la deuxième plus forte densité observée dans le transport de marchandises. Toutefois, les plus fortes croissances de densité du trafic des marchandises ont été effectuées sur le réseau maritime, notamment dans les provinces de Jiangsu et Zhejiang. En effet, ces deux provinces répondent favorablement aux désirs du gouvernement chinois de voir se développer un réseau efficace de transport maritime côtier. Bien que le développement des infrastructures maritimes soit limité par le coût des infrastructures portuaires, le réseau maritime possède néanmoins l'opportunité de se développer le long des régions

côtières et à l'intérieur des terres. Pendant la période 1981-1987, les taux de croissance totale de la densité des marchandises transportées par voie d'eau de ces deux provinces furent respectivement de 67,9 % et 117,5 % (tableau 2).

En 1987, les déplacements s'effectuaient sur des distances qui variaient entre 96,29 et 391,5 kilomètres (tableau 2). Par ailleurs, il est important de souligner le développement du réseau maritime dans la province de Anhui. En effet, cette province en plus de connaître une forte croissance de densité des marchandises transportées, est de plus en plus déservie par des modes informels de transport maritime. Les eaux peu profondes du Huai He et des affluents du Changjiang ne peuvent donner accès aux grandes lignes maritimes desservant la côte orientale chinoise. La distance moyenne parcourue par le réseau maritime révèle en effet un taux de croissance annuel moyen de 13,7 %, alors que le tonnage per capita semble se stabiliser pour la période 1981-1987. Cette performance démontre que les péniches ou les bateaux à fond plat apportent une contribution importante au trafic des marchandises dans cette province. Le réseau maritime récupère ainsi une partie des biens qui étaient auparavant transportés par le rail. Mais, force est de constater, que les limites géographiques du trafic maritime et la lenteur qui caractérise le transport par voie d'eau ne permettent pas de combler les besoins de déplacement de tout type de marchandises. La performance du réseau maritime de la région du bas delta du Changjiang suggère des tendances similaires au transport ferroviaire. En effet, on assiste à un déplacement de marchandises (produits légers et biens périssables) du réseau maritime vers le réseau routier.

Tableau 2

La performance du réseau maritime par province, 1981-1987

	Shanghai	Jiangsu	Zhejiang	Anhui
Densité des marchandises (10,000 tonnes-km/km)				
1981*	65,76	42,35	48,83	34,58
1983	75,18	51,26	61,49	46,81
1987	96,61	71,11	106,3	91,5
Distance moyenne parcourue (tonne-km/km)				
1981	81,15	158	147,3	181,1
1983	83,94	171,8	167,1	231,1
1987	96,29	215	229,9	391,5
Tonnes per capita (tonne/population)				
1981	1,72	1,05	0,91	0,21
1983	1,86	1,14	0,99	0,22
1987	2,01	1,24	1,2	0,24

*Tonne-Km (1981) sur Km (1982)

Source: Statistical Yearbook of China, 1981, 1984, 1988.

C. Le réseau routier

En 1987, le réseau routier offrait la plus faible densité de transport de marchandises, mais connaissait une croissance plus élevé que le trafic ferroviaire. Par ailleurs, les déplacements de marchandises s'effectuaient sur des distances entre 13 et 68 kilomètres. En outre, le tonnage per capita semble également se maintenir en deça de 1 tonne sauf pour Shanghai. En effet, le tableau 3 révèle qu'en 1987, le tonnage per capita de la municipalité s'établissait à 8,13 tonnes per capita, sur des distances moyennes parcourues de 13,03 kilomètres. Les modes de transport moderne qui opèrent sur le réseau routier ne peuvent transporter un tel tonnage sur de si courtes distances, il devient évident que les modes informels de transport routier contribuent à l'offre de transport de la métropole. La nécessité de réduction des délais de livraison imposée par les changements de temps de production de l'économie Shanghaienne contribue à l'émergence d'une nouvelle fabrique spatiale caractérisée par la réduction des distances et la rapidité des déplacements.

D. Le secteur informel des transports

Pendant la période 1981 à 1987, l'émergence du transport informel s'est effectué dans le secteur maritime et routier. Les performances du réseau ferroviaire l'exclut du secteur informel. En outre, le secteur informel des transports dans le bas delta du Changjiang s'est principalement opérée dans les provinces de Anhui et de Shanghai. Le transport informel maritime se consacre au transport de biens à moyen ou long terme ce qui permet d'une part de réduire les embouteillages, de plus en plus présents, sur les routes; et d'autre part de réduire les côuts d'entreposage rendus de plus en plus prohibitif face à la densité d'occupation du sol de la métropole. Le

Tableau 3

La performance du réseau routier par province, 1981-1987

	Shanghai	Jiangsu	Zhejiang	Anhui
Densité des marchandises (10 000 tonnes-km/km)				
1981*	39,55	5,83	4,16	3.61
1983	45,05	8,12	5,42	4.56
1987	48,86	9,32	6,35	5.95
Distance moyenne parcourue (tonne-km/km)				
1981	11,19	29,03	38,43	29.63
1983	11,8	35,12	48,19	38.3
1987	13,03	44,96	68,14	50.25
Tonne per capita (tonne/population)				
1981	6,41	0,69	0,58	0.63
1983	6,74	0,8	0,61	0.65
1987	8,13	0,78	0,59	0.64

*Tonne-km (1981) sur km (1982)

Source: Statistical Yearbook of China, 1981, 1984, 1988.

transport informel routier, quant à lui, a pour fonction d'assurer le déplacement quotidien de produits finis légers dans les centres urbains de l'espace économique de Shanghai.

IV. - FONCTION ET IMPACT

A. Importance économique

Suite aux migrations rurales et à la restructuration de l'économie chinoise, la transformation urbaine actuellement en cours dans la zone métropolitaine de Shanghai pose de sérieux problèmes quant à l'absorption du sous-emploi rural, notamment dans les secteurs formels à forte intensité capitalistique (Banister et Taylor, 1990). En effet, avec la restructuration des entreprises situées en régions rurales, il y a eu un accroissement significatifs des personnes sans emploi ou sous-employées. Aussi, la prolifération des activités socio-économiques informelles est fortement liée aux migrations que connaît actuellement la zone métropolitaine de Shanghai. Les infrastructures d'emploi de la région transforment ainsi le sous-emploi rural en chômage urbain, puisque qu'une faible partie seulement des migrants ruraux peuvent être employés par les entreprises en place. Parallèlement, ce processus engendre, à plus ou moins long terme, une main-d'oeuvre de plus en plus concentrée autour du secteur informel. Cette situation est dû non seulement au fait de l'impossibilité d'obtenir un emploi dans le secteur formel, mais également à cause de l'incurie, de la part du secteur industriel notamment, d'intégrer une main-d'oeuvre disponible à bon marché, suite aux exigences de l'économie de moderniser son appareil industriel. Puisque cette main-d'oeuvre est peu qualifiée, le sous-emploi rural se concentre dans le secteur des services (comme le secteur informel des transports), puisqu'il

existe une forte demande en terme d'emplois (Biedermann-Livieratou, 1987).

Par sa capacité à répondre aux demandes du sous-emploi rural, le transport informel contribue non seulement à l'offre de transport, mais joue également un rôle secondaire de structure d'accueil pour les individus en quête d'emploi (Darbéra et Nicot, 1986).

Dès lors, le secteur informel des transports se présente comme la réponse à une dynamique du développement qui présente un certain désengagement dans les transports modernes. Ce désengagement est issu de l'inadéquation du secteur moderne ou formel qui a engendré divers mécanismes socio-économiques de blocage comme: une trop forte bureaucratie et un manque de fond public destiné au transport collectif.

Par ailleurs, l'importance relationnelle et l'impact du secteur informel des transports exprime des différences marquées entre le milieu rural et le milieu urbain en Chine.

B. Importance géographique

La croissance économique récente de Shanghai a consolidé son rôle de place centrale de l'espace économique du bas delta du Changjiang et a engendré un besoin de déplacements considérables. L'inadéquation du transport moderne à répondre à la demande de transport de la métropole a suscité l'émergence du secteur informel des transports. Toutefois, bien que le transport informel soit présent dans toutes les régions rurales ou urbaines de l'espace économique de Shanghai, ces moyens diffèrent que l'on soit en milieu rural ou urbain. En effet, la bicyclette et les véhicules motorisés légers se

retrouvent plus souvent dans les centres urbains de la zone d'étude, compte tenu de la faible qualité des voies routières en milieu rural (Barwell, 1977). Aussi, cet espace issu de la dynamique socio-économique de Shanghai abrite également toute la gamme des types de transport de passagers, de marchandises ou de passagers-marchandises, qui sont adaptés aux besoins spécifiques de la clientèle de cette aire.

Certaines régions rurales ont modifié quelque-uns des moyens de transport informel, issus des centres urbains, afin de les adapter aux conditions spécifiques du milieu rural. Les véhicules motorisés se sont adaptés aux voies routières rurales. De plus, certaines bicyclettes, charrettes ou chars à animaux se sont spécialement adaptés aux conditions de transport rurales locales (Barwell, 1977).

C. Importance relationnelle

En 1989, Shanghai possèdait une population urbaine évaluée à plus de 12,7 millions de personnes, et une population flottante évaluée à plus de 1,34 millions de personnes. Il en résulte une forte demande de mobilité (Banister et Taylor, 1990). En 1986, les autorités de Shanghai ont entrepris une enquête auprès de la population afin de mieux connaître les moyens de transport utilisés dans leurs déplacements urbain (Tableau 4). Cette enquête révèle que les résidents utilisent d'abord la marche à pied pour répondre à leur besoin de déplacements. En effet, la structure territoriale de la municipalité a été influencée par les politiques du gouvernement central qui encouragea l'émergence de quartiers autonomes. Par ailleurs, la bicyclette est le second moyen de transport utilisé par les Shanghaiens. En fait, l'usage de la bicyclette dans les centres urbains de Chine a connu pendant la

Tableau 4

Pourcentage d'utilisation des modes de transport à Shanghai, 1986

Marche	38
Bicyclette	33
Autobus	26
Autres	3
Total	100

Source: Shanghai Comprehensive Transportation Planning Institute, 1986

période 1980-1985, une hausse moyenne gravitant autour de 150 % (Kneebone, 1987). Par ailleurs, cette hausse, liée à l'étroitesse du réseau de routes de la municipalité encourage l'usage de la bicyclette. A cet égard, la demande en transport de la municipalité est telle qu'elle a engendré une forte congestion urbaine où circulent plus de 4 millions de bicyclettes. En outre, il est important de souligner qu'une importante partie de la population urbaine de la zone métropolitaine de Shanghai dépend encore du transport collectif pour se déplacer. En effet, le transport collectif de cette métropole répond aux besoins de déplacements de 26 % de la population. L'usage du transport collectif répond aux besoins de déplacements nécessitant plus de 20 minutes (Shanghai Comprehensive Planning Institute, 1986).

Il devient ainsi évident que le moyen de transport utilisé, par la population de la métropole de Shanghai, se fait non seulement en fonction de la distance, mais aussi selon le niveau d'accessibilité au réseau de transport desservant les zones résidentielles et industrielles.

Par ailleurs, la croissance du rythme de production marquée par le développement du secteur tertiaire et la multiplication des échanges issues de l'industrie légère engendre des besoins de mobilité qui ne peuvent être totalement comblés par le secteur moderne des transports.

Dès lors, face à l'inadéquation entre l'offre et la demande de transport, force est de constater que le secteur informel des transports, ainsi que le secteur du transport moderne coexistent en parallélisme dans l'espace économique de Shanghai.

Le rôle du secteur informel des transport peut ainsi être entrevue selon différentes approches. En effet, le rôle du transport informel peut être supplémentaire à l'offre de services du transport public, lors des heures de pointe principalement. Il peut aussi être un complément du transport public qui ne peut desservir des régions urbaines ou rurales à faible densité. Il peut également fournir des services de haute qualité aux endroits déjà desservis par des modes de transport moderne (Dick et Rimmer, 1980; Rimmer, 1984). Ainsi, dans le but de combler les lacunes issues de l'offre de transport, le transport informel doit être perçu dans la métropole, comme un complément du secteur moderne des transports et non comme un concurrent.

V. - CONCLUSION

Les prêts internationaux n'encouragent pas les perspectives à long terme et tendent à favoriser le transport routier. Toutefois, les coûts, l'âge et la structure du stock actuel de véhicules nécessite le renouvellement de la flotte. Ce processus comporte de toute évidence des délais considérables, alors que le volume de trafic ne cesse de croître, d'où l'émergence du transport informel.

Dès lors, toutes les stratégies de développement, impliquant les transports modernes, devraient inclure des politiques de complémentarité avec les modes traditionnels et/ou informels de transport, puisque ceux-ci contribuent à l'offre de transport dans l'espace économique de Shanghai.

De nouvelles études permettraient de mieux cerner l'impact du transport informel dans l'espace économique de Shanghai. Quatre champs de recherche

peuvent être identifié. Premièrement, la connaissance des modes utilisés pour le transport des marchandises et de leurs routes permettraient de mieux saisir leurs fonctions respectives dans l'offre de transport et les causes de leurs croissances. Deuxièmement, il importe de vérifier si une forte réglementation dans le domaine des transport entraîne une diminution de la performance du secteur informel des transports. Troisièmement, il importe d'examiner précisément les caractéristiques de la demande et les options d'offre au niveau local, afin de mieux cibler les options d'offre intensive en capital. Quatrièmement, il importe de vérifier à l'instar de Paderanga (1990) si la nouvelle filière de production modifie le rôle des transports dans l'émergence d'un processus d'urbanisation qui ne soit plus basé sur la ville mais bien sur la région.

L'analyse qui précède fait partie d'une vaste étude sur le rôle des transports dans l'émergence de la méga-région urbaine de Shanghai où l'impact du secteur informel des transports mérites certes d'être approfondie.

BIBLIOGRAPHIE

Banister, J. and J. Taylor (1989), China: Surplus Labor and Migration, Proceedings from the General Conference of the International Union for the Scientific Study of Population.

Barwell, I. J. (1977) Notes on Simple Transport in Some Developing Countries, Para Transit in the Developing World, vol. 2.

Biedermann-Livieratou, Y. (1987) Les activités économiques non officielles et leur impact sur le secteur économique officiel, Thèse de doctorat, Université de Genève.

Comtois, C. (1990) Transport and Territorial Development in China 1949-1985, Modern Asian Studies, vol. 24, no. 4.

Darbera, R. et B. H. Nicot (1986) Le planificateur et le cyclopousse, Caën, Paradigme.

Dick, H. and Rimmer, P. (1980) Beyond the Formal/Informal Sector Dichotomy: towards an Integrated Alternative, Pacific Viewpoint, vol. 21, no. 1.

Hodder, R. (1990) China's Industry-Horizontal Linkages in Shanghai Transaction of the Institute of British Geographers, no. 15.

Kneebone, D.C. (1987) Urban transport characteristics of Chinese cities, Proceedings from the summer annuel meetings for developing countries.

Paderanga, C. (1990) The Role of Transport and Infrastructure in the Growth and Expansion of Mega-Urban Region in Asia Regional Development Dialogue, vol. 11, no. 2.

Pendakur, V. S. (1984) Urban Transport in ASEAN, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies.

Rimmer, P. (1984) The Role of Paratransit in Southeast Asian Cities, Singapore Journal of Tropical Geography, vol. 5, no. 1.

Rimmer, P. (1986) Rikisha to Rapid Transit: Urban Public Transport Systems and Policy in Southeast Asia, Sydney, Pergamon Press.

Sethuraman, S. V. (1981) The Urban Informal Sector: Concept, Measurement and Policy International Labour Review, vol. 114, no. 1.

Silcock, D. (1981) Urban Paratransit in the Developing World Transport Reviews, vol. 1, no. 2.

Statistical Yearbook of China (1981) Hong Kong, Economic Information and Agency.

Statistical Yearbook of China (1984) Hong Kong, Economic Information and Agency.

Statistical Yearbook of China (1988) Hong Kong, Economic Information and Agency.

Tang, W.S. and A. Jenkins (1990) Urbanisation: Processes, Policies and Patterns, in I. Cannon and A. Jenkins (eds.) The Geography of Contemporary China, London, Routledge.

Yang, J. M. (1985) Bicycle traffic in China, Transportation Quarterly, vol. 39, no. 1.